

Дуже цікава ситуація стосується організації національного реєстру морських суден у Грузії. Так, в Грузії, нормативні документи які стосуювались організації національного реєстру морських суден вступили в силу в жовтні 1998 р., хоча перше судно було зареєстровано ще в лютому 1995 р.. Грузія спочатку підійшла дуже практично до питання створення національного реєстру морських суден і завдяки грамотному законодавчому регулюванню вже в 2007 р. під грузинським прапором ходило близько 400 суден – приблизно 1,3 млн. реєстрових тонн, і це з урахуванням того що після розпаду СРСР у Грузи в якості «спадщини» знаходилося всього лише 67 морських суден.

Отже, повертаючись до реалій нашої країни, хочеться сказати, що вихід із ситуації навколо морського флоту України можливий тільки лише за умови продовження законодавчого реформування галузі. Але на цей раз увагу треба приділити Кодексу торговельного мореплавства України, де слід передбачити можливість вливання іноземного капіталу у розвиток національних судноплавних компаній і можливість створення Українсько-го міжнародного реєстру морських суден, схожий, наприклад, на згадані вище Турецький або Грузинський, де надаються як податкові пільги судновласникам так і спрощений (більш дешевий) варіант реєстрації суден.

Попов О. В.

*Національний університет «Одеська юридична академія»,
асистент кафедри морського та митного права*

ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ВИКОНАННЯ СОЦІАЛЬНИХ СТАНДАРТІВ ЕКІПАЖУ СУДЕН КОМУНАЛЬНИХ ПАРОПЛАВСТВ В УКРАЇНІ

Система норм, що забезпечує правову регламентацію правовідносин для комунального пароплавства, як суб'єкта судноплавної діяльності в Україні потребує врахування норм Кодексу законів про працю України, Кодексу торговельного мореплавства України, Конвенції МОП № 147 «Про мінімальні норми на торговельних суднах».(Кодекс законів про працю України: станом на 01.04.2013 р. \ Відомості Верховної Ради УРСР – 1971 / Додаток до N 50 /; Кодекс торговельного мореплавства України: станом на 01.04. 2013. \ Верховна Рада України – Відомості Верховної Ради України – 1995. – № 47 – ст. 349; Конвенція МОП № 147 Про Мінімальні норми на торговельних суднах: станом на 01.04. 2013 р.\Зібрання чинних міжнародних договорів України 2006 р., № 5, / Книга 1 /, с. 437, ст. 1129.) Важливим є те, що стаття 9 Конституції України встановлює, що чинні міжнародні договори, згода на обов'язковість яких дана Верховною Радою України, є частиною національного законодавства. Стаття 8-1 Кодексу законів про працю України встановлює принцип пріоритету міжнародно-правових норм в сфері праці перед нормами національного законодавства.(Конституція України: станом на 01. 04. 2013 р\ Відомості Верховної Ради України,

1996, № 30, ст. 141) Сучасне українське трудове законодавство, що регулює працю моряків повинно бути спрямовано на максимальне урахування досвіду в цій галузі, який виражено в спеціальних міжнародно-правових актах, які до того ж є нормативно-правовими актами України. Зазначимо, що в Україні відомості про включення в трудову угоду основних умов реалізації правовідносин між судновласником (в нашому випадку – комунальним пароплавством) та членом екіпажу судна, зареєстрованого під прапором нашої держави підлягає обов'язковому контролю з боку держави прапора судна в силу ст. 94 Конвенції ООН з морського права 1982 р. (Конституція для океанов – UNCLOS 82: [упорядники Е. В. Додин, С. О. Кузнецов; ред. С. В. Кивалов]; неофіц. переклад – Од.: Инкосервис, 1999. – 250 с.)

Регулювання умов праці членів екіпажу суден комунального пароплавства становить собою регламентацію за допомогою спеціального акту пріоритетної сили питань, пов'язаних із застосуванням найманої праці, покращення її умов, охорони праці, захисту індивідуальних та колективних інтересів моряків, що визначено положеннями К МОП № 147 та додатками до неї До складу цієї конвенції входять: Конвенція 1973 року про мінімальний вік (№ 138); або Конвенція (переглянута) 1936 року про мінімальний вік для роботи в морі (№ 58); або Конвенція 1920 року про мінімальний вік для роботи в морі (№ 7); Конвенція 1936 року про зобов'язання судновласників на випадок хвороби або травми у моряків (№ 55); або Конвенція 1936 року про страхування моряків на випадок хвороби (№ 56); або Конвенція 1969 року про медичну допомогу та допомогу у випадку хвороби (№ 130); Конвенція 1946 року про медичний огляд моряків (№ 73); Конвенція 1970 року про запобігання нещасним випадкам (моряки) (№ 134); Конвенція (переглянута) 1949 року про приміщення для екіпажу (№ 92); Конвенція 1946 року про харчування та столове обслуговування екіпажів на борту суден (№ 68); Конвенція 1936 року про свідоцтва щодо кваліфікації осіб командного складу торговельних суден (№ 53); Конвенція 1926 року про трудові договори моряків (№ 22); Конвенція 1926 року про репатріацію моряків (№ 23); Конвенція 1948 року про свободу асоціації та захист права на організацію (№ 87); Конвенція 1949 року про право на організацію та ведення колективних переговорів (№ 98). Стаття 1 К МОП № 147 вказує, що у цій Конвенції ніщо не може розглядатися як таке, що розширює сферу застосування Конвенцій, наведених у додатку до цієї Конвенції, чи положень цієї Конвенції. Крім того, регламентація таких правовідносин передбачає обов'язковість дотримання у формі письмової форми угоди між судновласником та найманим працівником згідно ст. 2 КЗПП України основних умов праці членів екіпажу суден, що працюють на території України.

Тому визначальним документом спеціального характеру для члену екіпажа судна комунального пароплавства є Конвенція № 147 (1976 р.). Вона встановлює мінімальні норми по багатьом питанням праці на торговельних

суднах: умови праці і життя, норми безпеки, умови соціального страхування, умови праці і найму, умови допуску до роботи, мінімальну кваліфікацію осіб командного складу, питання професійного навчання, заходи відносно безперервності зайнятості, питання охорони праці, здоров'я, побутового обслуговування, репатріації і ін. (Канталев В. А. Международный трудовой кодекс моряков // Транспортное право. – 2007. – № 1. – с. 9.)

Конвенція запроваджує 5 найголовніших стандартів праці члена екіпажу судна комунального пароплавства: 1) мінімальні вимоги відносно праці моряків на борту судна. Так, встановлюються мінімальні норми, які повинні бути дотримані, перш ніж моряки приступлять до роботи на борту судна. Моряки повинні бути старше за мінімальний вік, мати медичне свідоцтво, що засвідчує їх придатність за станом здоров'я до виконання своїх службових обов'язків, а також мати належну підготовку і кваліфікацію. Крім того, вони повинні мати доступ до ефективної і чітко регульованої системи набору і працевлаштування; 2) умови зайнятості. Положення Конвенції регулюють умови підписання трудового договору, питання заробітної плати, тривалість робочого часу і часу відпочинку, щорічної відпустки, репатріації, компенсації морякам у разі втрати або затоплення судна, укомплектовування судів екіпажами, розвитку кар'єри, підвищення кваліфікації і можливостей для зайнятості моряків; 3) житлові приміщення, умови для відпочинку, харчування і столове обслуговування, вимоги, що стосуються попередження дії шуму і вібрації у виробничих і житлових зонах; 4) охорона здоров'я, медичне обслуговування, соціально-побутове обслуговування і захист в області соціального забезпечення. Регулюються питання медичного обслуговування на борту судна і на березі, охорони здоров'я, забезпечення безпеки і попередження нещасних випадків, доступу моряків до берегових об'єктів соціально-побутового призначення, соціального забезпечення. Встановлюється відповідальність судновласників за охорону здоров'я і медичне обслуговування моряків. 5) дотримання і забезпечення виконання положень Конвенції. Ці положення мають бути включені до колективних або індивідуальних угод члена екіпажу судна комунального пароплавства.

Кузнєцов С.С.

*Інститут післядипломної освіти керівних працівників та спеціалістів
водного транспорту України, проректор з наукової роботи,
кандидат політичних наук*

ПРАВОВІ ПІДСТАВИ УЧАСТІ ТЕРИТОРІАЛЬНОЇ ГРОМАДИ В СТВОРЕННІ КОМУНАЛЬНОГО ПАРОПЛАВСТВА

Інноваційний організаційно-правовий механізм створення комунальних пароплавств в Україні передбачає вирішення питання щодо залучення як територіальної громади, так і комунальної власності, до процесу фор-